Europe : 0 fr. 60. Autres pays : 0 fr. 70

LA VIE AU GRAND AIR

RODGERS

L'aviateur américain Rodgers vient de réussir la traversée de l'Amérique, de l'Atlantique au Pacifique (5.000 kilomètres) pour

EDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, av. des Champs-Élysées (téléph. 528-64,66,68

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés de "La Vie au Grand Air" réalisent sur les acheteurs au N° plusieurs économies. 1° Une économie de 2 fr. sur les 52 numéros (24 fr. au lieu de 26 fr.). 2° Ils reçoivent, sans augmentation, un minimum de 3 numéros spéciaux vendus 1 fr. 3° L'abonnement donne également droit à de nombreux

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT

CAMPÉADOR ED. PINAUD

ÉTABLISSEMENTS
LUMIÈRE ET JOUGLA
SIÈGE SOCIAL : 82, rue de Rivoli, PARIS

TRAVAUX D'HIVER
Plaques d'extrême Sensibilité
permettant l'Instantané en Toutes Saisons par Tous les Temps
Étiquette VIOLETTE LUMIÈRE — Bande MAUVE JOUGLA

PAPIERS ARTISTIQUES
Par Noircissement Direct :
ACTINOS - CELLO - NÉOS - CITRATE
Par Développement : BROMURE - RADIOS

PLAQUES POSITIVES
Tons Chauds et Tons Noirs

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DES TÉLÉPHONES
25, Rue du 4-Septembre
PARIS
TISSUS TÉLÉPHONES
pour Aéroplanes
BALLONS SPHÉRIQUES et DIRIGEABLES

GARAGE
de la
Société Générale d'Exploitation Automobile
BOXES POUR PARTICULIERS
Entretien - Réparations - Location
VENTE ET ACHAT
OUVERT TOUTE LA NUIT
254, Route de la Révolte, Levallois
Téléphone : 512-57
entre la porte Courcelles et la porte Champerret à 2 minutes du Métro.

EXPORT-AERO
202, Rue St-Denis, PARIS
JOUETS
Tél. 209-69 DÉTAIL
Tous les Modèles
Spécialité d'Aéroplanes
Jeux de Salon
Jouets Scientifiques
Les Boxeurs
(Dernier Succès)
Catalogue franco

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Aucune Succursale

Tél. 167.36
A. J. WOOLLEY & Co
Equipements et accessoires de Sport
21, Rue de la Pépinière, Paris.

La LAXI-CONFITURE guérit la Constipation tout en étant un aliment et même une friandise.
Dans toutes les bonnes Pharmacies et
35, Rue Étienne-Marcel, PARIS
Le seau : 1 fr. 50 - Franco : 2 fr.
ENVOI FRANCO GRATIS DE LA NOTICE ILLUSTRÉE

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. — *Voyages à itinéraires facultatifs de France en Algérie, en Tunisie et aux Echelles du Levant ou vice-versa.*

La Compagnie délivre, toute l'année, des carnets individuels ou collectifs, de 1re, 2e et 3e classes pour effectuer, à prix réduits, des voyages pouvant comporter des parcours sur les réseaux suivants : 1° Paris-Lyon-Méditerranée, Est, Etat, Midi, Nord, Orléans, Ouest-P.-L.-M-Algérien, Est-Algérien, Etat (lignes algériennes), Ouest-Algérien, Bône-Guelma-Sfax-Gafsa; 2° sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation mixte (Compagnie Touache), ou par la Société Générale de transports maritimes à vapeur; 3° sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie des Messageries maritimes.

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"
VINS FINS ÉTRANGERS, Madère, Malaga, Porto, etc., au prix de gros. Mson Jose Maria CONTE, rue du Port-de-Bercy, 4, Paris. Agents sér. recom.

L'EGYPTE EST A 4 JOURS SEULEMENT DE PARIS

on y voyage CONFORTABLEMENT, RAPIDEMENT & ÉCONOMIQUEMENT

PAR LES

CHEMINS DE FER DE L'ETAT ÉGYPTIEN

PORT-SAID au CAIRE
(4 h. 1/2)
1re classe : 24 fr. 60
WAGON-RESTAURANT

ALEXANDRIE au CAIRE
(3 heures)
1re classe 22 fr. 65
WAGON-RESTAURANT

LE CAIRE - LOUXOR
OU VICE VERSA
(13 h. 1/2)
par les TRAINS DE LUXE
ou les EXPRESS DE JOUR
avec WAGON-RESTAURANT
1re classe 53 fr. 25
Supplément de Wagons-Lits dans le Train de Luxe . . . . 25 fr. 90

LOUXOR - ASSOUAN
OU VICE-VERSA
(6 h. 1/2)
1re classe : 23 francs
WAGON-RESTAURANT

Pour tous renseignements demander au SERVICE DE PUBLICITÉ DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EGYPTIEN, au CAIRE, la brochure illustrée "L'HIVER en EGYPTE", *envoyée GRATUITEMENT*

Se procurer le Nouveau Guide Illustré :
" COMMENT VISITER L'EGYPTE "
en vente à la Librairie HACHETTE.
79, boulevard Saint-Germain, Paris.
PRIX : 3 francs.

TRAINS A COULOIR * WAGONS-LITS ET RESTAURANTS

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte & Cº, November 11 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

11 Novembre 1911 — Nº 686
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

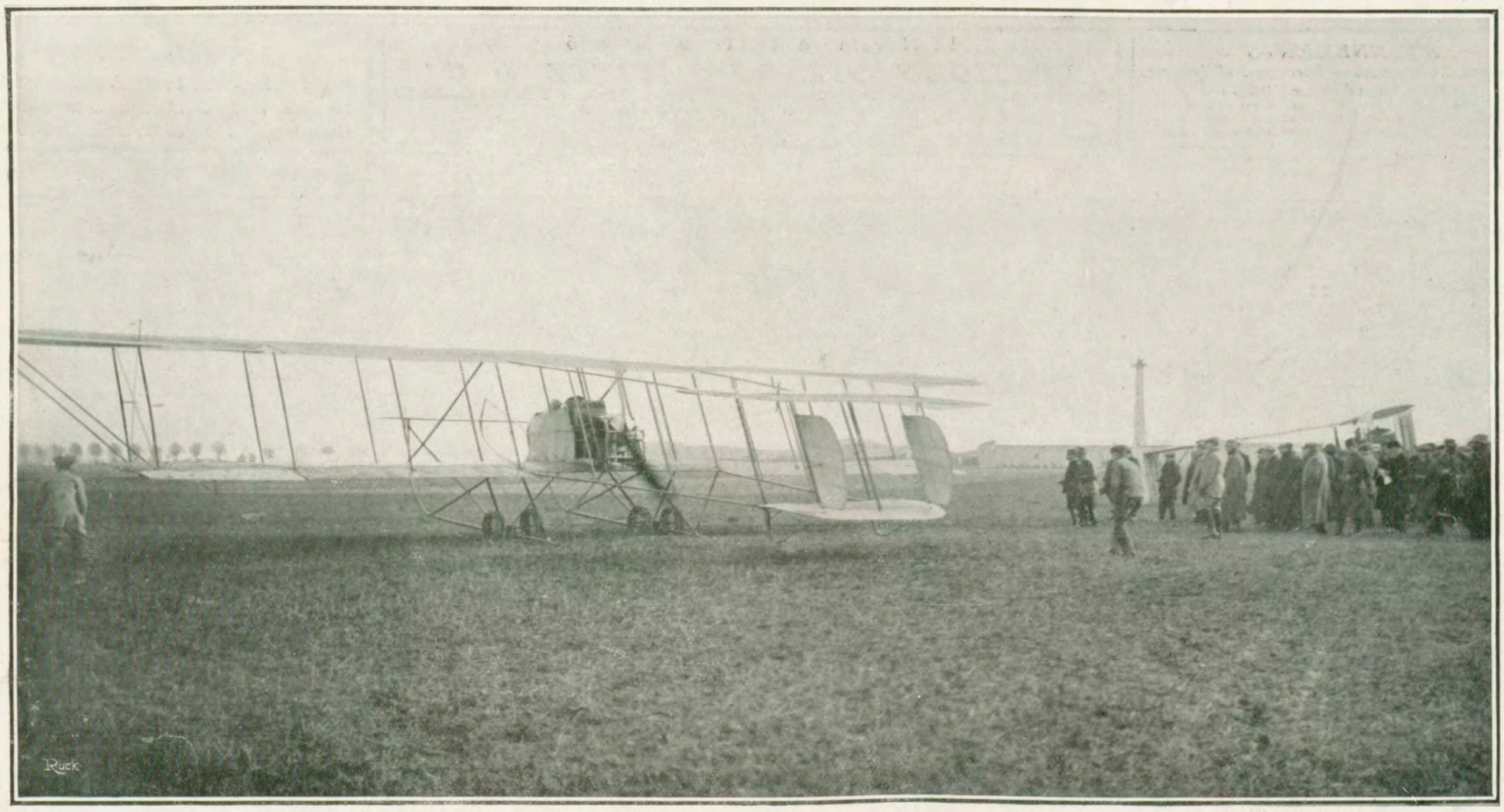
LES EXPÉRIENCES D'ORVILLE WRIGHT (1)

Les frères Wright poursuivent leurs expériences d'aéroplane sans moteur. On sait qu'ils recherchent le moyen de planer le plus longtemps possible dans l'air par leurs propres moyens. Orville Wright est parvenu à tenir l'atmosphère, à Kitty Hawk, pendant 9 minutes 45 secondes. L'appareil d'essai est muni d'un petit volet placé à l'avant et attelé par des servo-moteurs au gouvernail de profondeur, tandis qu'un pendule, placé derrière les plans sustentateurs avant, commande simultanément le gauchissement et le gouvernail arrière.

(1) Voir p. 751.

Cliché de notre envoyé spécial.

LE CONCOURS D'AVIATION MILITAIRE



Frank Barra prend le départ.

Samedi dernier, premier jour de la course de 300 kilomètres, malgré le vent violent, la Commission n'hésitait pas à donner le départ. Seul, Barra s'élevait, mais était obligé d'atterrir à l'aérodrome de Champagne. (Détails techniques : biplan Farman, hélice intégrale Chauvière).

Les décisions de la Commission sont variables, le temps mauvais. Constructeurs et pilotes sont aussi mécontents de celui-ci que de celles-là.

Peut-etre, lorsque paraîtront ces lignes, le concours d'aviation militaire sera-t-il terminé. Nous disons « peut-être » parce qu'avec le temps qui sévit à Reims, nous ne pouvons jamais être sûrs du lendemain. Samedi dernier, devait être donné le premier départ pour l'épreuve finale de vitesse sur le parcours Reims-Amiens-Reims, soit 300 kilomètres avec deux passagers et la charge de 300 kilogs, sans oublier le carburant nécessaire pour ce trajet où les escales sont interdites. Le vent empêcha de 8 heures à 10 heures et demie de donner le signal. A 10 heures et demie, Eole soufflait toujours avec une pareille violence. Mais les commissaires, ne regardant que les drapeaux de l'aérodrome et non les nuages qui se livraient une chasse échevelée dans l'atmosphère, décidèrent que les pilotes pouvaient s'envoler. Stupéfaction, rires, grève, telles furent les phases successives qui accueillirent cette décision.

Seuls, les Farman prétendirent qu'ils allaient se conformer aux ordres. Ce en quoi ils avaient parfaitement raison, nous allons l'expliquer. Les pilotes avaient le droit de concourir à trois reprises. S'ils n'avaient pas pris le départ la première fois, s'ils étaient mécontents de leur allure, ou s'ils avaient été obligés d'atterrir en chemin, il leur était loisible de se ranger sous les ordres du starter le second et le troisième jours choisis officiellement. Dès qu'un appareil avait coupé la ligne, il ne restait plus que deux journées, si aucun ne s'était élevé, tout était à refaire.

Or, il est un fait certain, c'est que les biplans sont battus d'avance en vitesse par les monoplans. Il n'y a que trois prix et justement trois monoplans disputent la finale. Le jeu des biplans est donc de handicaper le plus possible leurs rivaux. Ils n'ont rien à perdre et

En attendant une accalmie.

Eugène Renaux et son fidèle passager Senouque, causent avec Weymann qui se repose en automobile aux côtés de Latham en attendant des jours meilleurs.

LES PILOTES ATTENDENT LE BEAU TEMPS

1

2

3

4

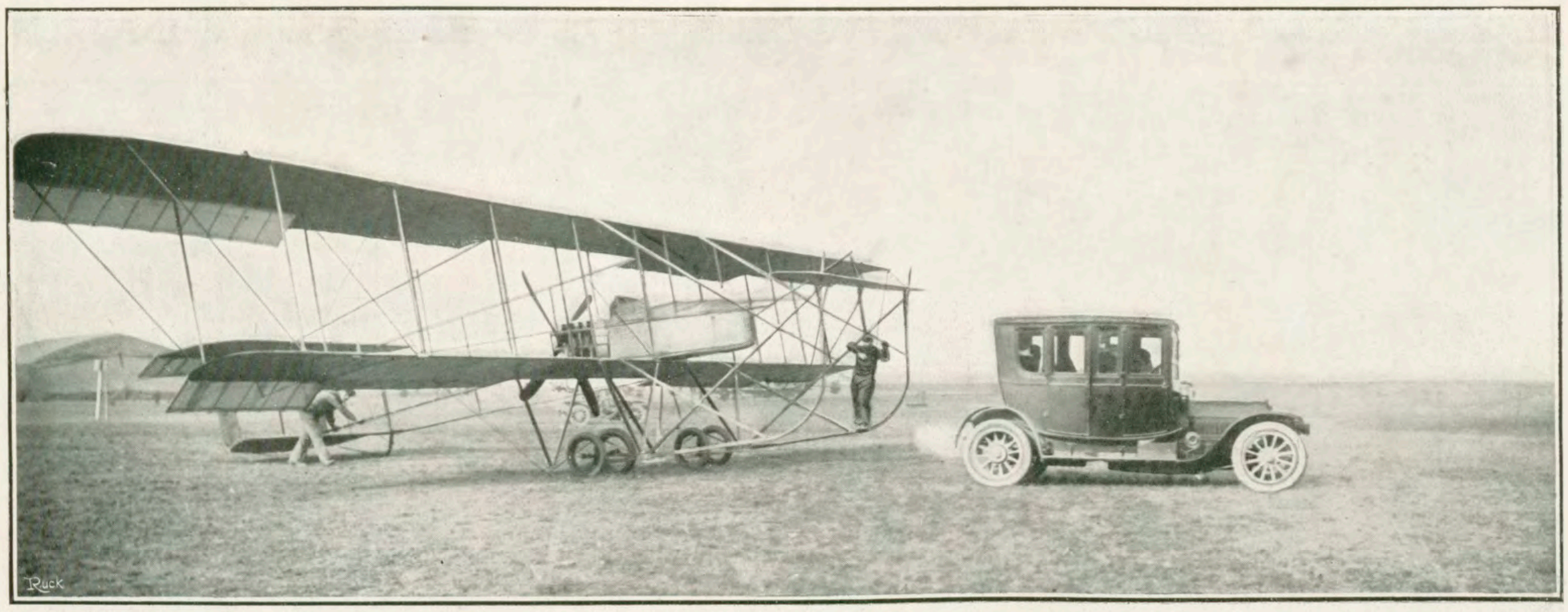
5

6

7

8

1. Bregi et son passager Biélovucic retournent dormir à Reims. (Détail technique : biplan Bréguet.) — *2. Barra se fait peser.* — *3. Latham cause avec les capitaines Wood et Sykes et le lieutenant B. Kinet, officiers aviateurs délégués par le gouvernement anglais.* — *4. Le lieutenant Ménard pèse le plomb et les outils pour le Farman de Fischer.* — *5. Weymann sur la bascule, sous l'œil attentif d'Hélen.* — *6. La commission se réunit pour la dixième fois en plein air.* — *7. Fischer passe sur la balance.* — *8. Les constructeurs et aviateurs se réunissent pour adresser une nouvelle réclamation contre les nouvelles décisions de la Commission.* (Plaques Lumière).



Renaux veut partir.

Imitant l'exemple donné par son compagnon d'écurie Barra, Eugène Renaux veut, lui aussi, partir et conduit en automobile son biplan sur la ligne du départ. (Détails techniques : biplan Farman, hélice intégrale Chauvière).

tout à gagner. En supprimant une journée de concours, un rapide calcul des probabilités indique qu'ils diminuent les chances des monoplans, en augmentant les leurs d'autant. C'est pourquoi samedi, Barra voulut bien se dévouer. Il prit le départ, avec un merveilleux courage étant donné l'état de l'atmosphère, et alla atterrir à l'aérodrome de Champagne. La Commission était jouée, et le hardi pilote lui avait prouvé avec une finesse qui ne manquait pas d'un certain héroïsme, toute l'insanité du règlement. Les commissaires prirent sur le moment la chose en riant, mais constructeurs et pilotes qui n'avaient pas les mêmes raisons de donner libre cours à leur hilarité, protestèrent les uns avec véhémence, les autres avec ironie, les derniers avec persuasion. Et la Commission s'en fut déjeûner à midi, heure de clôture des opérations. Le repas fut triste, le café ne passa pas, la manille et le bridge semblèrent lamentables. La pluie, se mettant à tomber, n'était pas pour lui rendre son indifférente gaieté.

A 6 heures, dixième ou douzième réunion de la journée. Du débat sortit une décision accueillie, enfin ! avec enthousiasme par les intéressés : cette journée était annulée, le règlement modifié : désormais, avant de donner le départ, les concurrents seraient consultés. Etant au nombre de neuf, dès que cinq déclareraient qu'ils étaient favorables à l'envolée, la commission, officiellement, ferait partir les engagés. Depuis samedi, la loi fut donc prononcée par les aviateurs ; voilà un résultat inattendu, que ceux-ci ne croyaient pas devoir obtenir un jour, même dans leurs rêves. Pour peu qu'il fussent humoristes, ils auraient pu s'entendre pour refuser le départ pendant plusieurs générations. C'est ainsi qu'on arrive à fausser des résultats. Jusqu'ici, les courses organisées par des civils avaient donné lieu à plus de cohésion, plus de discipline. La Commission a trop souvent varié. Elle s'est trompée si fréquemment que personne ne la prend plus au sérieux. Et pourtant, on y trouve des hommes d'une remarquable valeur, reconnue par tous, comme le général Roques, le sénateur Reymond, les colonels Bouttieaux, Estienne. Mais ils sont noyés dans une abondance de commissaires et sous-commissaires qui ignorent tout de l'aviation. La Commission aurait dû être exclusivement militaire et composée seulement de membres ayant fait leurs preuves dans la quatrième arme.

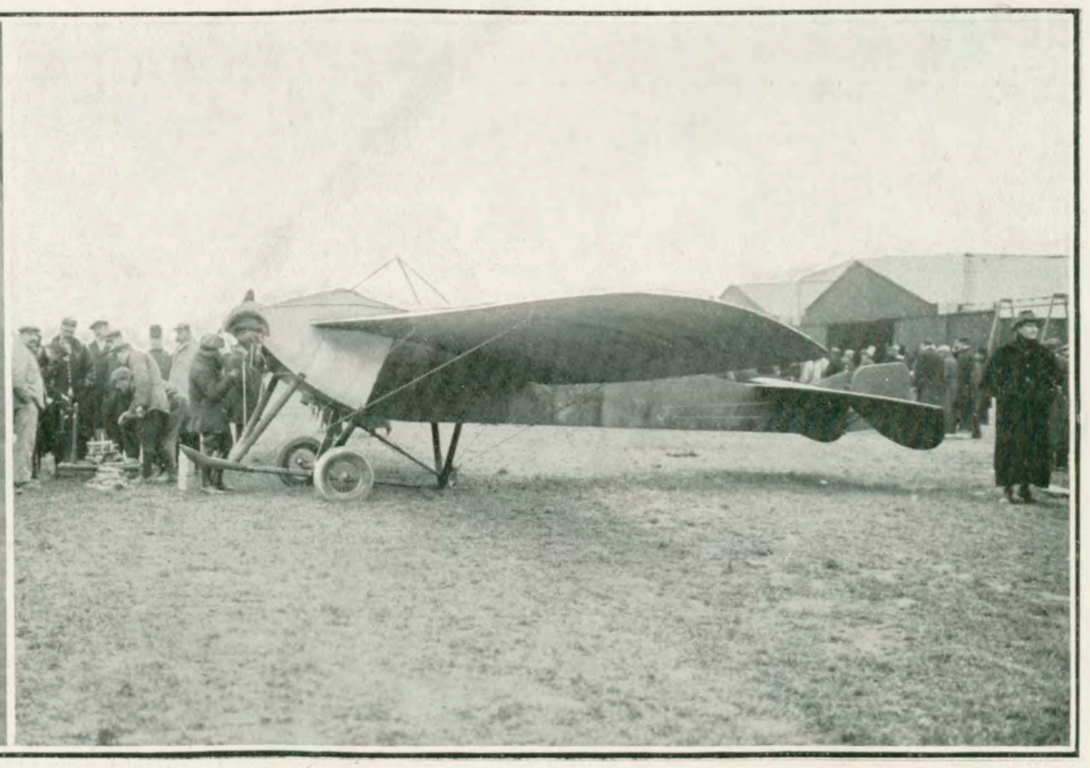
Mais, n'est-il pas navrant de constater que ce concours militaire ne classera peut-être pas les appareils dans leur ordre de mérite? Que pour les épreuves éliminatoires, on ait laissé aux pilotes la faculté de choisir leur jour, était parfait, mais on avait toujours cru que la finale serait une course de vitesse destinée à donner le classement définitif. Or, qui dit course, dit départ dans les mêmes conditions, le même jour, etc. Et Reims-Amiens-Reims pouvant être recommencé trois fois et fait à des jours différents, ne répond plus du tout au but cherché. Supposons que les biplans profitent d'un temps calme ou d'un vent dans le dos, que ce vent, au retour, change et vire avec eux à Amiens; ils obtiendront une moyenne extraordinaire. Si les monoplans n'ont pu, pour une raison ou pour une autre, partir ce jour-là et si, lors de leur premier essai, ils sont gênés par un vent debout continuel, ils seront peut-être classés derrière des appareils beaucoup moins rapides qu'eux. Ce résultat est improbable, mais possible, et un concours tel que le concours militaire devait empêcher l'hypothèse de semblable défi au bon sens.

Tous les aéroplanes classés auraient dû prenpre le départ le même jour, de cinq en cinq minutes et la victoire serait revenue à celui qui aurait mis le moins de temps sur le parcours de 300 kilomètres. Il est regrettable que la Commission n'ait pas compris ce que M. de La Palisse n'aurait pas manqué de décider.

JACQUES MORTANE.

Védrines va voler.

Le dernier jour, Védrines et Prévost, tous deux sur Deperdussin, Frantz sur Savary se sont classés pour la finale.

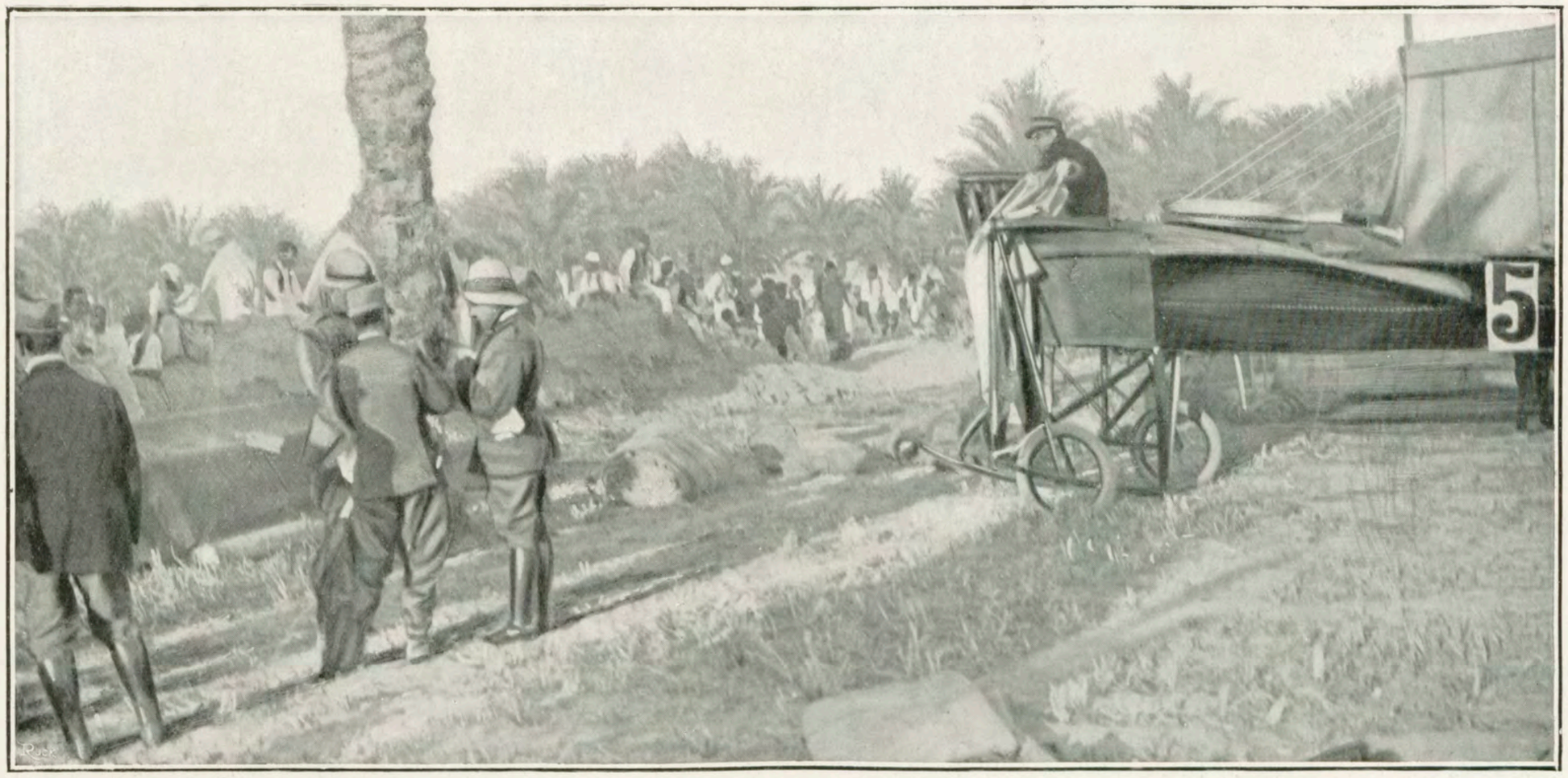


L'appareil de Weymann au pesage.

Weymann se prépare à prendre le départ. Les commissaires effectuent les opérations du pesage des passagers et des 300 kilos de charge.

LES DÉBUTS DE LA "QUATRIÈME ARME"

Pour la première fois depuis son invention, l'aéroplane est utilisé comme arme de guerre, à Tripoli. Henry Cossira qui a suivi les opérations des aviateurs nous donne ses impressions.



Le monoplan Etrich à Gargarish.

L'armée aérienne italienne n'est à proprement parler composée que de monoplans français Blériot et Nieuport. Elle compte cependant également deux monoplans autrichiens Etrich.

Le diable! C'est par ce cri que tous les indigènes de Tripoli accueillent, depuis le 22 octobre, l'apparition des gigantesques oiseaux planant tous les matins, dès l'aube, sur la ville aux blancs minarets.

Arabes ou nègres soudaniens, tous lèvent vers l'azur du ciel des regards étonnés, et se demandent si ce sont des hommes qui volent ainsi au-dessus de leurs têtes.

Pourtant, plus d'un a déjà pu approcher des hangars de Gargarish, où sont abrités les aéroplanes des aviateurs du corps expéditionnaire italien.

Pour la première fois, la machine à voler vient d'être appelée à jouer un rôle en temps de guerre.

Il est maintenant nettement prouvé que l'aviateur est et sera toujours un auxiliaire précieux, pour ne pas dire le collaborateur indispensable d'un chef-d'œuvre.

Ce sont, en effet, les capitaines Piazza et Moizo, qui les premiers, ont découvert que les soldats du général Caneva étaient enfermés dans un cercle étroit de Turcs et d'Arabes.

Dès le dimanche 22 octobre, jour qui fut pour eux le début de leurs vols au-dessus de Tripoli, ils découvraient, à une quarantaine de kilomètres, dans le désert, les traces de campements récemment abandonnés par des troupes, alors dissimulées dans les dunes de sable. Puis, le lendemain 23, en revenant d'une randonnée aérienne dans un rayon de 60 kilomètres, les deux vaillants officiers n'avaient-ils pas révélé qu'ils venaient de remarquer des bandes de nègres et d'arabes entourant la ligne des avant-postes italiens?

Pourquoi, hélas! fallut-il que les observations qu'ils avaient ainsi rapportées, au risque des pires dangers, ne fussent pas plutôt utilisées? L'attaque générale des lignes italiennes fut très rapide, il est vrai, puisqu'elle se passa moins d'une heure après l'atterrissage des deux officiers. Mais, cependant, avec un peu plus de promptitude, l'état-major du général en chef eut pu prendre des dispositions qui eussent sans doute empêché le massacre d'une compagnie de bersaglieri. J'ai vu le capitaine Piazza et le capitaine Moizo, au moment même où ils quittaient leur volant. Leurs affirmations furent trop précises pour qu'on pût excuser l'insouciance avec laquelle elles furent écoutées.

La stupéfaction des Arabes.

Les indigènes, oubliant la guerre, ne cachèrent pas leur admiration pour les oiseaux humains qui venaient au-dessus de leurs lignes.

Les officiers-aviateurs italiens.

Nous donnons la photographie des principaux aviateurs italiens : Lieut. de Rada, lieut. di Tordo, cap. Moizo, cap. Piazza, médecin-major Falchi, lieut. Marro.

Avant d'aller en reconnaissance.

Le champ de Gargarish est maintenant un splendide aérodrome, installé par les soins des officiers-aviateurs italiens.

Enfin, la leçon fut terrible, mais elle profita. Depuis, ce sont les aviateurs qui jouent le premier rôle à Tripoli et on s'est décidé à ne plus compter sur eux pour l'effet moral à produire sur les populations, effet bien éphémère, d'ailleurs, puisque déjà les aviateurs ont eu à subir le feu de l'ennemi — mais surtout à leur donner leur véritable mission, celle de renseigner les combattants sur la marche de leurs adversaires.

Sur les onze officiers aviateurs présents à Tripoli actuellement, cinq sont déjà en activité de service. Ce sont : le capitaine Piazza, chef du détachement, le capitaine Moizo, le médecin-major Falchi, l'enseigne de vaisseau Rossi et le sous-lieutenant Gavortti. Les deux capitaines et le sous-lieutenant Gavortti sont les trois héros du raid Bologne-Venise-Bologne où ils prirent les trois premières places.

Pour leur périlleux service, ces cinq aviateurs ont à leur disposition neuf appareils, à savoir : deux Blériot, deux Farman, trois Nieuport et deux Etrich (Autrichiens).

Ce sont donc les aéroplanes français qui constituent, en quelque sorte, l'escadrille aérienne du corps expéditionnaire et ce sont eux qui, par leur souplesse, leur solidité et leur vitesse rendent les plus grands services.

Le dernier jour où je fus à Tripoli, je pus voir évoluer en même temps, le Blériot du capitaine Piazza, le Nieuport du capitaine Moizo, et l'Etrich du sous-lieutenant Gavortti. Ce dernier appareil ressemblait, avec son armature de couleur rouge, à un aigle de colossale envergure, mais il planait si lentement que, par moment, on eut pu le supposer immobile : « Seuls, les oiseaux de France sont les meilleurs pour la guerre, m'a dit le capitaine Piazza. Et, avec eux seuls, on est absolument maître de soi. Mais de tous vos inventeurs, vous venez de perdre le plus grand, car, en Nieuport, la France a fait une perte irréparable ! »

Pour suppléer cette glorieuse équipe, qui a fait ses preuves et qui déjà a pu porter le trouble dans les rangs ennemis en y laissant tomber des bombes chargées de picrate, le corps expéditionnaire possède encore six aviateurs : les capitaines Gilbert et Scapporello, les lieutenants Marro, Quaglia, de Rada et Poggi.

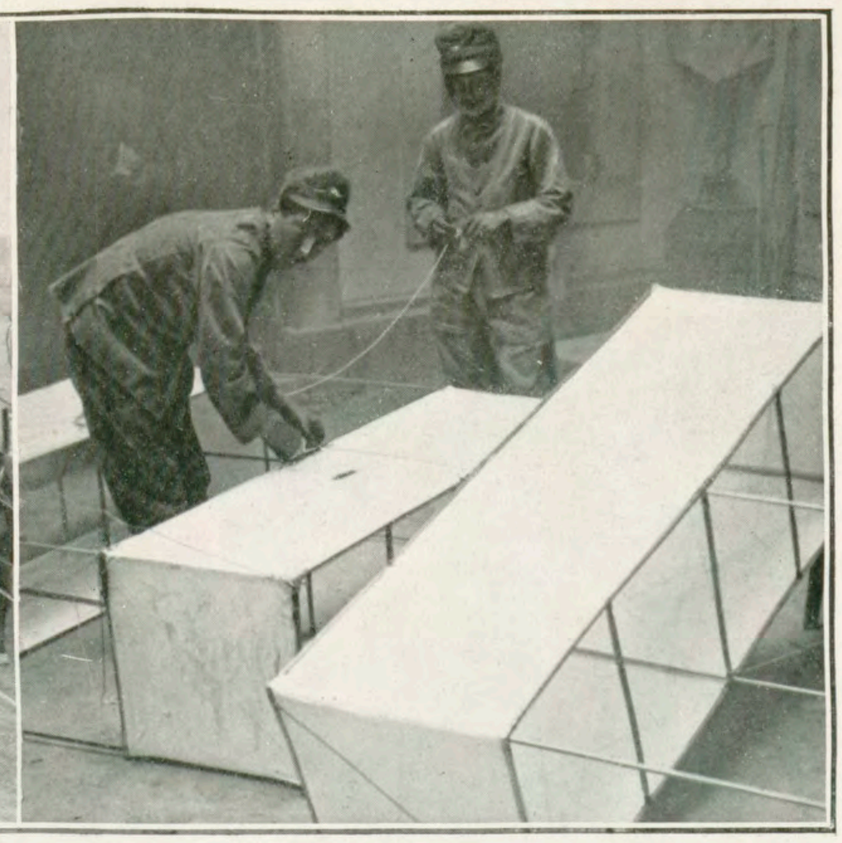
De tous les officiers du corps d'occupation dont le courage ne peut être mis en doute, ce sont pourtant les aviateurs qui méritent le plus d'admiration. Avec une abnégation sans pareille, ces valeureux officiers vont au-devant de la mort la plus affreuse, car ne vaudrait-il pas mieux pour eux se fracasser le crâne en tombant de mille mètres de hauteur, que d'être forcés d'atterrir, par suite d'une panne, au milieu des hordes fanatiques qui rôdent autour de Tripoli.

Un simple grain de sable encrassant le moteur, ce serait pour eux le plus atroce trépas. Et pourtant, chaque matin, c'est avec le même sourire de dédain qu'ils donnent le signal du départ pour voler à moins de six cents mètres au-dessus des fusils de leurs ennemis.

HENRY COSSIRA.

Un des hangars.

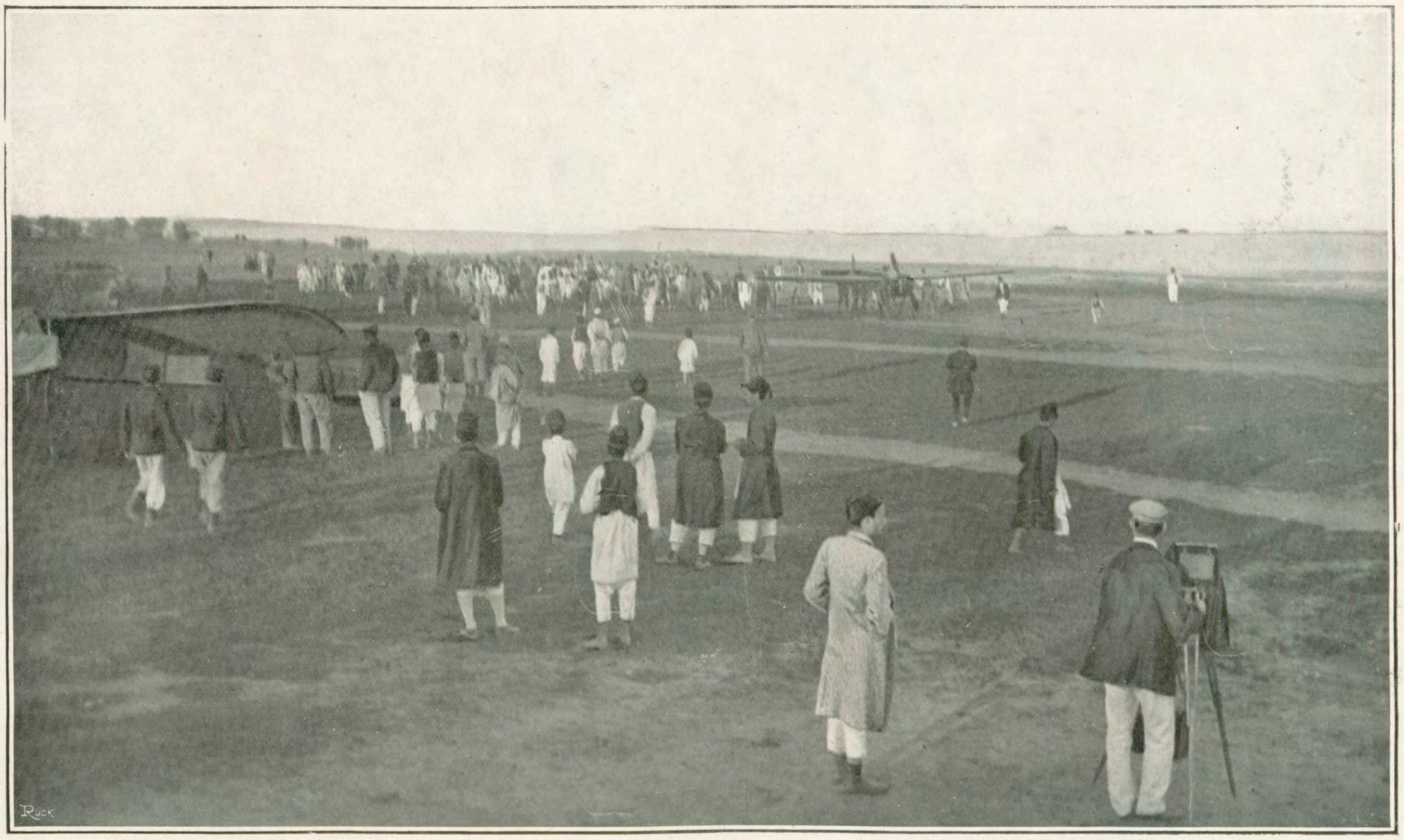
Ce hangar, à l'abri du vent et du sable, abrite les monoplans des capitaines Moizo et Piazza, les triomphateurs du Circuit Italien.



Les cerf-volants.

L'armée italienne eut recours également aux bons offices des trains de cerf-volants.

LA GUERRE AÉRIENNE

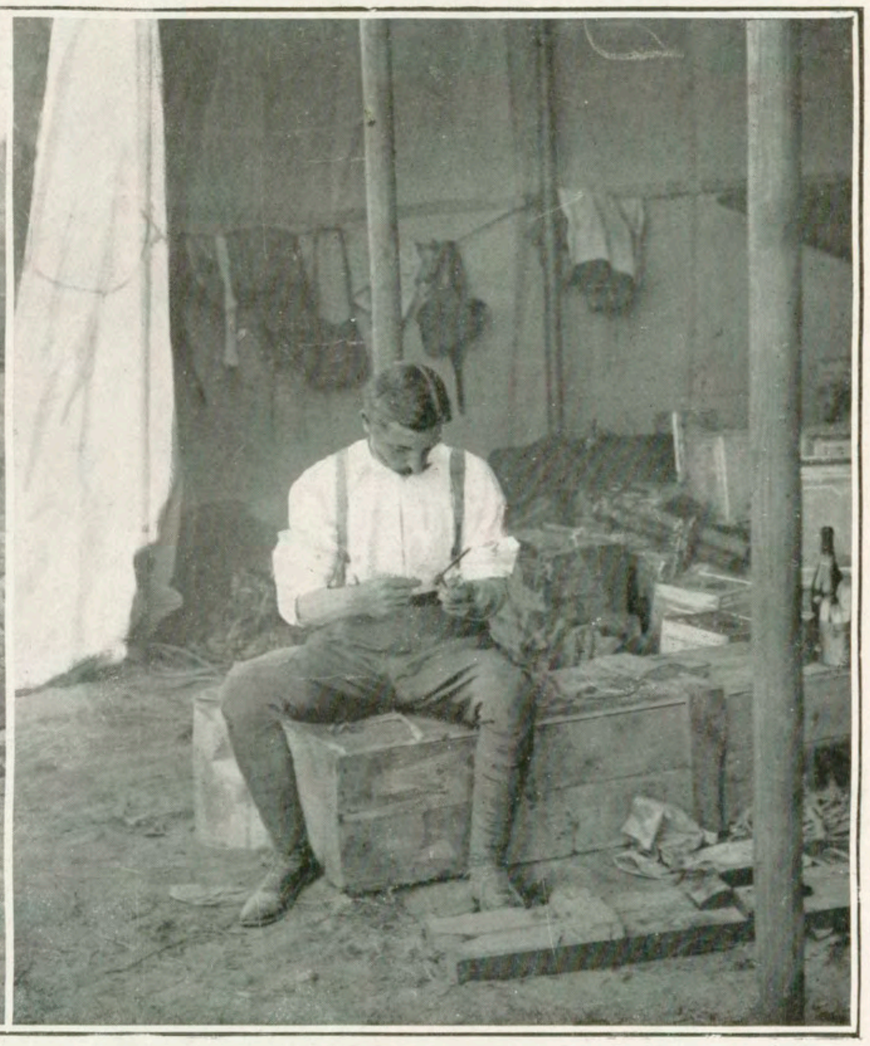


Le champ d'aviation de Gargarish.

Les indigènes ont la bonne fortune relative d'assister quotidiennement aux exploits des aviateurs militaires italiens et, du matin au soir, le champ d'aviation de Gargarish est envahi par une foule d'admirateurs.

Le clergé en Tripolitaine.

Les aumoniers militaires et les pères Franciscains de Tripoli viennent à l'aérodrome de Gargarish admirer les officiers-aviateurs qui accomplissent chaque jour de merveilleuses prouesses.

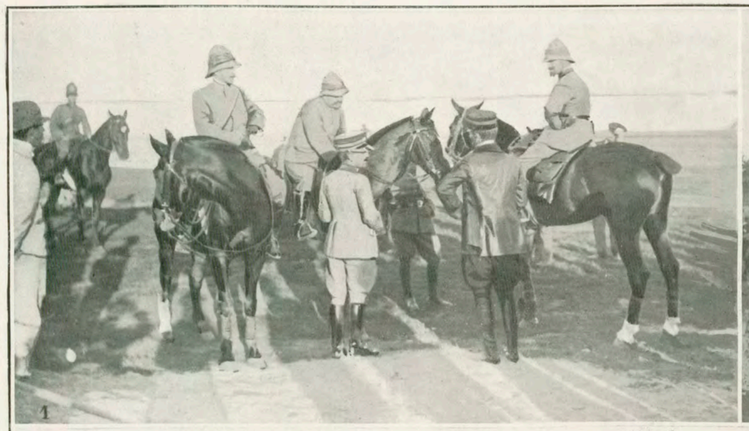


Le capitaine Moizo dans son hangar.

Le capitaine aviateur Moizo rendit de signalés services à l'armée italienne. Avec le capitaine Piazza, il fut le héros du Circuit d'Italie.

La Vie au Grand Air

LES AÉROPLANES, POUR LA PREMIÈRE FOIS, PRENNENT PART A UNE GUERRE



1

2

3

4

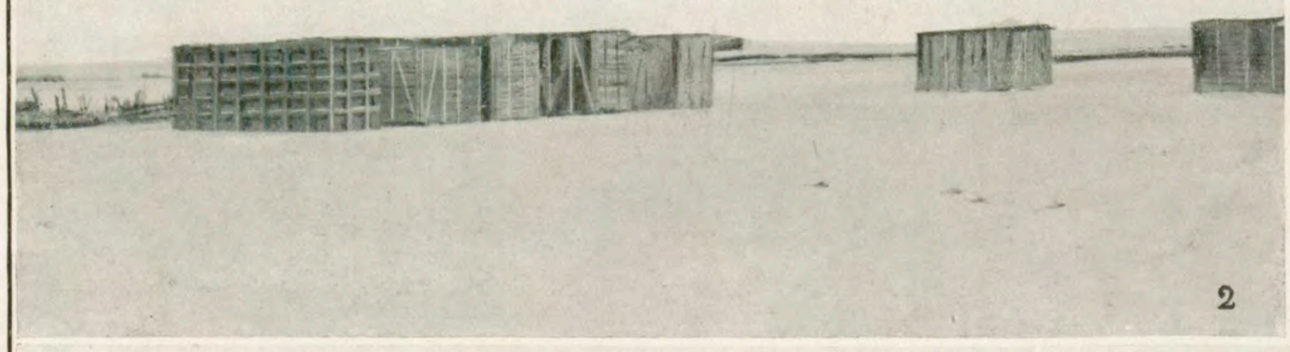
LA FOULE INDIGÈNE AU CHAMP D'AVIATION DE GARGARISH

La guerre italo-turque a tout au moins prouvé tout l'intérêt qu'on pouvait tirer de l'aviation. Jusqu'ici, nos pilotes civils et militaires nous avaient permis, aux grandes manœuvres, d'admirer leurs exploits et de fonder les plus belles espérances sur la quatrième arme. L'armée italienne vient, grâce à son brillant corps d'officiers aviateurs qui, presque tous, montaient des appareils français, de montrer au monde entier combien étaient utiles les observations et les reconnaissances aériennes. Certains pilotes même projetèrent des bombes du haut de leur aéroplane, première expérience, meurtrière celle-ci, en vue du concours de l'Aéro-Cible.

En haut, de gauche à droite : les officiers d'ordonnance du général Caneva demandent aux capitaines Piazza et Moizo, les renseignements qu'ils ont recueillis au cours de leur reconnaissance du 23 octobre. — Un hangar à Gargarish : pour éviter le sable nuisible aux moteurs, des hangars très bien compris ont été établis à Gargarish. — La foule indigène prend place autour de l'aérodrome et assiste aux évolutions des aéroplanes italiens qui sèment tour à tour l'admiration et l'épouvante.
(Détails techniques : les officiers Piazza, chef du corps des aviateurs, et Rossi montent des monoplans Blériot, hélice intégrale Chauvière.)

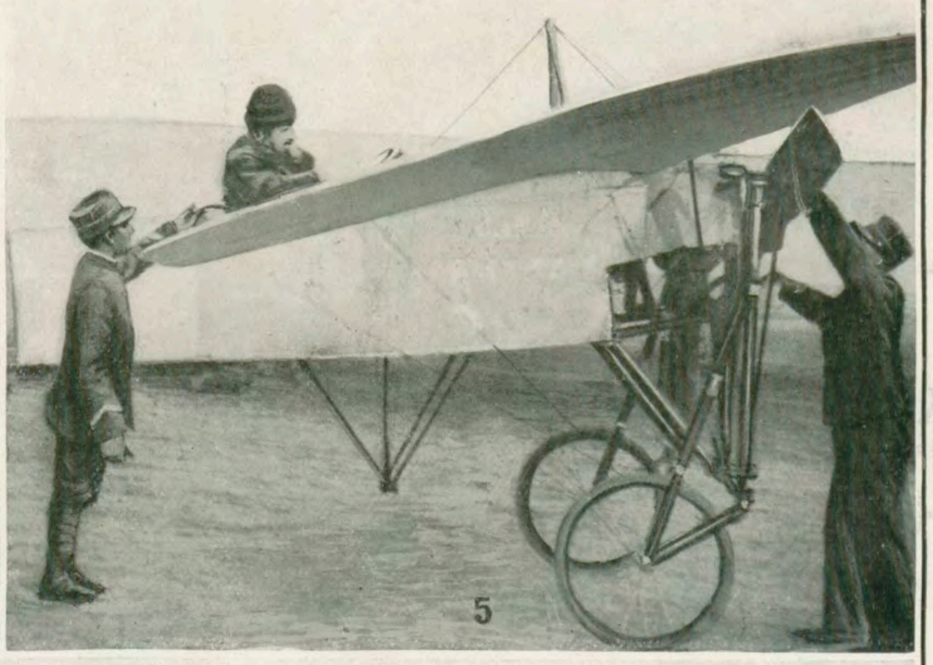
LES A-COTÉ DE LA GUERRE

1


2

3

4


5

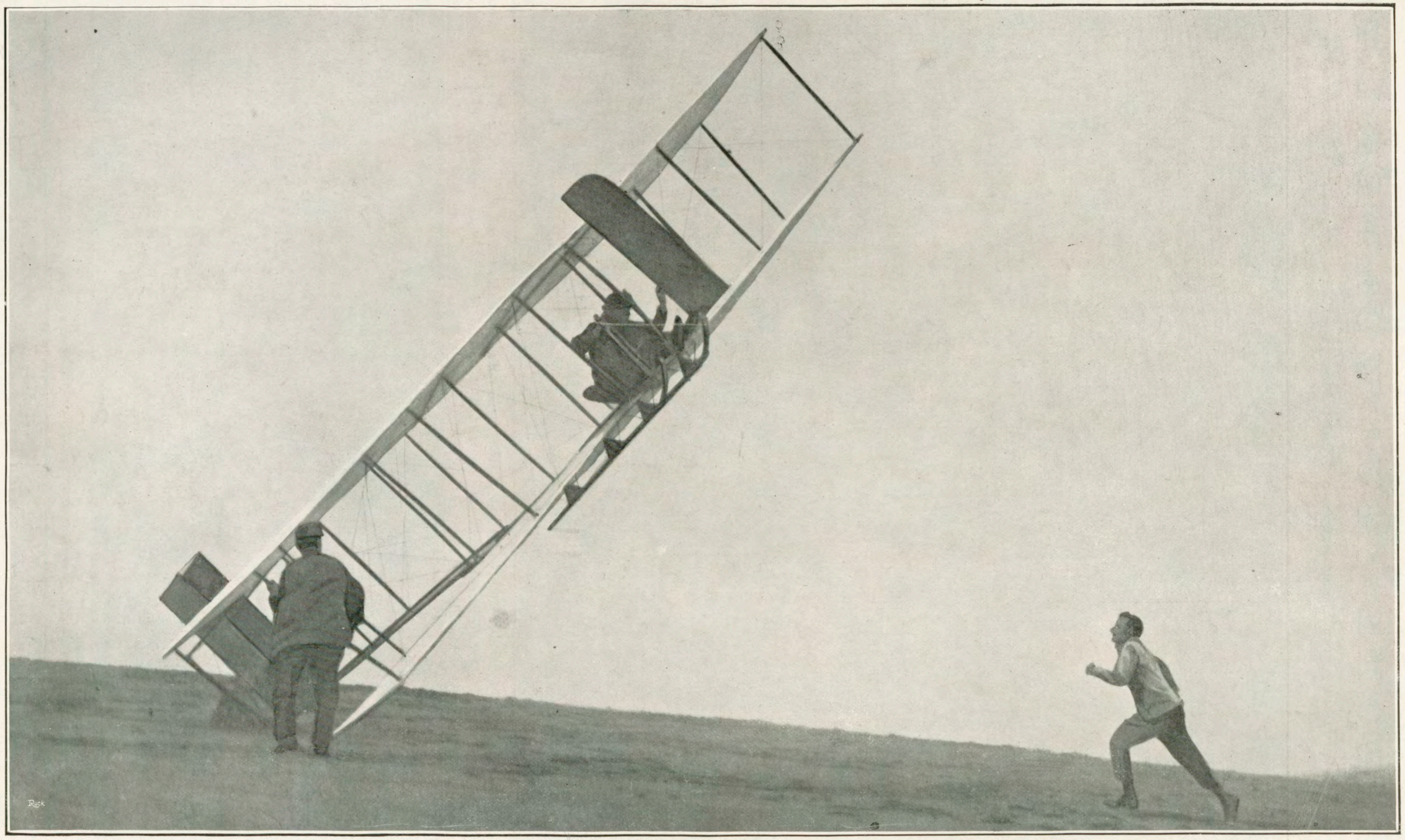
6

7

1. Le capitaine Moizo vient de relever les positions des Turcs qui devaient tenter une attaque contre Tripoli une demi-heure après. — 2. Les aéroplanes sont débarqués à Gargarish. — 3. Le capitaine Piazza a fait niveler le terrain d'aviation. — 4. Le capitaine Moizo va partir en reconnaissance. — 5. Le capitaine Piazza écoute les renseignements apportés par le capitaine Moizo qui vient d'atterrir. — 6. Le capitaine Moizo va faire son rapport, après avoir surpris les mouvements des Turcs. De gauche à droite, les officiers Gilbert, Piazza, Moizo. — 7. Le public sur le terrain d'aviation de Gargarish. (Plaques Lumière).

La Vie au Grand Air

ORVILLE WRIGHT TOMBE

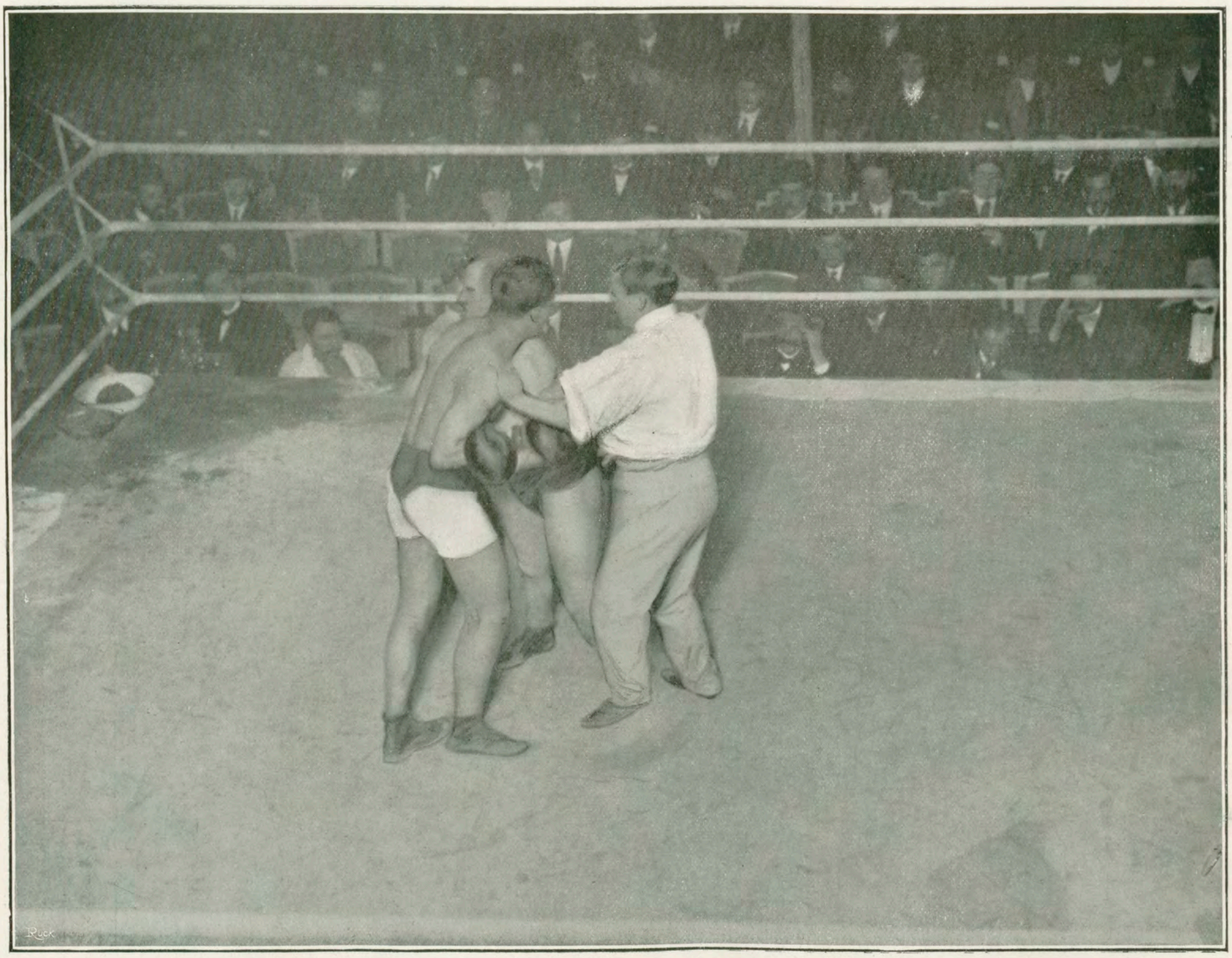


LE PLANEUR AU MOMENT DE SA CHUTE

Orville Wright, dont les expériences avec le planeur que lui et ses frères, viennent d'inventer ont donné de merveilleux résultats, a failli être victime d'un grave accident au cours de ses essais. Il tenait l'air depuis plusieurs minutes en planuant avec une stabilité parfaite, lorsque soudain l'appareil zigzaguait, puis piquait vers le sol. Fort heureusement, l'arrière touchait le premier et des mécaniciens arrivaient en hâte pour recevoir Orville Wright et son planeur. Cette manœuvre n'aurait pu être exécutée avec un aéroplane ordinaire. Des frères Wright ont terminé leur première série d'expériences, ils vont perfectionner leur découverte et recommenceront sous peu. Grâce à eux, l'aviation sera sans doute dotée d'un perfectionnement merveilleux.

LA BOXE AU WONDERLAND

Henri Piet va rencontrer Young Josephs au National Sporting Club. Carpentier se mesurera sans doute, cet hiver, avec Harry Lewis.



Le match Bernstein-Wally Pickard au Wonderland. (Plaqoe Jougla.)

Samedi dernier, au Wonderland, Léon Bernstein remplaçait l'Argentin Willie Gould, blessé, dans un match contre l'Anglais Wally Pickard. Grâce à sa science, le jeune Français parvenait à s'assurer un incontestable avantage aux points et les trois juges-arbitres lui décernaient la victoire. Pour la seconde fois, Cuny se faisait justement apprécier dans les fonctions de directeur de combat.

Samedi dernier, nous avons enfin pu voir opérer les trois juges arbitres du Wonderland. Depuis leur création, ils avaient seulement joué le rôle de spectateurs, le directeur de combat s'attribuant toute la tâche, soit en disqualifiant dans des conditions inexplicables, soit en comptant les dix secondes fatales. Un match nul entre Gaillard et Bill Ladbury; une victoire aux points de Bernstein sur Wally Pickard, tel fut le bilan de la soirée. Si cette décision fut accueillie avec satisfaction par la salle entière, il faut avouer que la première n'y réussit pas : Gaillard, en effet, était bel et bien battu par son adversaire.

Cette semaine, nous avons deux soirées pugilistiques, l'une à Wagram, l'autre à la Grande Roue, toutes deux organisées par le Wonderland. Nous devons remercier ceux qui ont répandu et fait aimer la boxe en France, de la prendre définitivement en mains à partir de cette année. Ils donneront des séances en outre au Cirque de Paris et même au Vélodrome d'Hiver. C'est en réalité un trust du noble sport, mais félicitons-nous en, car cette manière d'agir nous empêchera d'assister à des réunions aux combats frelatés et truqués, comme nous nous souvenons tous d'en avoir enregistré. Pour que la boxe ne cesse point de passionner ses fervents et pour qu'elle continue à faire de nouveaux adeptes, il faut que le sportsman soit sûr de la sincérité des rencontres. Lorsqu'un arbitre se trompe, le public est déjà trop enclin à crier au chiqué. Alors que pour la lutte, des spectateurs se trouvent encore qui ne peuvent croire que les résultats sont connus et signés d'avance, presque tous ceux qui se rendent dans les établissements où l'on boxe sont prêts à déclarer que les adversaires n'ont pas défendu leurs chances. C'est là une anomalie inexplicable qui tend à disparaître à mesure que le Français se fait initier aux mystères du ring.

Avec les soirées du Wonderland d'une part et celles du National Sporting Club de France d'autre part, nous serons assurés d'assister à du sport sincère et beau. Les pugilistes américains, certains de trouver des contrats sérieux, n'hésiteront pas à continuer de venir nous rendre visites et, peut-être bientôt, retourneront-ils dans leur pays après avoir essuyé des défaites des mains de nos représentants.

Il paraît que Carpentier, notre prodige national, pourrait fort bien rencontrer Harry Lewis cette année. Lorsqu'on se rappelle les exploits du welter-weight américain, lorsqu'on se reporte quelques mois en arrière, on est presque saisi d'effroi en apprenant que ce combat est probable. Qui l'aurait cru, il y a seulement six mois ? Et pourtant le rêve est devenu réalité, au point que,le jour où les deux hommes seront opposés l'un à l'autre, il y a gros à parier que Carpentier sera favori.

Le National Sporting Club va nous convier à une séance qui ne manquera pas d'intérêt: Henri Piet qui, la saison dernière obtint une décision sur Carpentier, sera opposé à Young Josephs, le punching-ball de ce même Carpentier. Il sera réellement intéressant de voir ce que sera ce match! fertile en enseignements : Young Josephs a battu difficilement aux points Robert Eustache, le nouveau soldat; il a été écrasé par Carpentier.

Son match avec Henri Piet nous donnera la ligne réelle entre nos trois meilleurs welter-weight.

J. M.

LES MATCHES DE LA TOUSSAINT

Le Penylan Football Club bat le Stade Français.

Devant 5.000 personnes, le Stade Français s'est fait battre de justesse (3 à rien) par une très forte équipe galloise de Cardiff. Il est à noter que rien ne fut marqué dans la première mi-temps et que, avec un peu de chance, le Stade Français aurait dû triompher.

Le Racing bat les Midland Wanderers.

Cette rencontre, disputée à Colombes, fut pour le Racing une magnifique victoire, le club doyen triomphant par 18 points à 5. L'équipe française produisit une très forte impression et Burgun, Lane et André, se firent surtout remarquer. L'équipe anglaise était privée des services des Mobbs.

En hockey la Fran e triomphe.

A Saint-Cloud, une rencontre internationale mettait aux prises la France et la Belgique. La victoire est revenue à l'équipe française qui manqua pourtant de cohésion, par 4 buts à rien. Le meilleur du team belge fut Gossens; Crivelli fut le plus remarqué des Français.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Hourlier, vainqueur du Grand-Prix du vélodrome d'hiver (Pneus Continental).

Le match Stade Français-Sporting Club de Vaugirard, disputé à Issy, est revenu au Stade Français qui marqua 16 points contre 3, après avoir fait preuve d'une grosse supériorité.

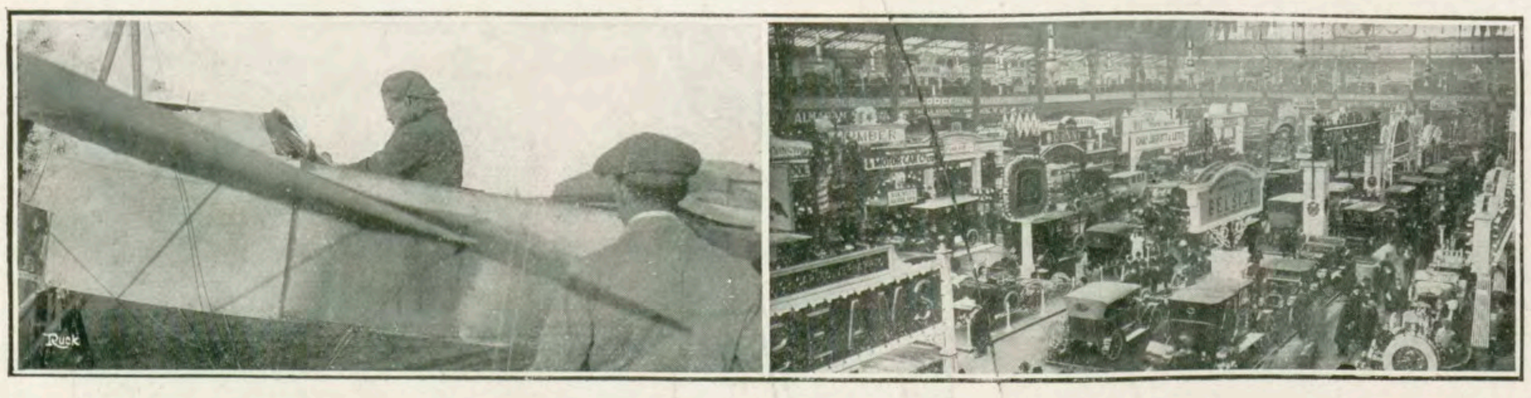
Le Challenge Cagninacci, est revenu à Fayollat, devant Dumonteil.

Gobert qui s'est distingué dans le match de tennis Paris-Londres.

Le recto des nouvelles plaques indicatrices invitant les chauffeurs à la prudence dans la traversée des villages.

Le verso de ces mêmes plaques avec un mot reconnaissant pour les touristes qui ont observé les mesures demandées.

Gordon Smith, qui s'est bien défendu contre nos joueurs de tennis.



Le jeune Chavez qui vient de faire de magnifiques débuts dans l'aviation, en gagnant le prix des escales, devant Allard.

Vue generale du dixième salon de l'Olympia qui vient de s'ouvrir à Londres. Les stands français sont comme toujours très remarqués.

MM. Zampiceni et Hamidoh ont parcouru 67.000 kil. à pied en 8 ans 1/2.

Un concours d'aéroplanes-jouets en Angleterre; les principaux types d'appareils sont représentés dans cette compétition où les gros moteurs, c'est-à-dire les plus forts élastiques, sont favoris.

M. Berliet, le constructeur bien connu, nommé chevalier de la Légion d'honneur.

Principaux Résultats techniques du 31 Octobre au 5 Novembre

AÉRONAUTIQUE

MARDI 31 OCTOBRE. – Reims. Neuf concurrents se qualifient pour la dernière épreuve du Concours militaire d'aviation; ce sont : Barra, E. Renaux, Weymann, Moineau, Fischer, Frantz, Prévost, Védrines et Brégi.

JEUDI 2 NOVEMBRE — Vienne. — L'aviateur Schinrimek tombe de 200 mètres et se tue.

SAMEDI 4 NOVEMBRE. — New-York. — L'aviateur Rodgers achève son raid de New-York au Pacifique après un voyage total de 83 heures Il gagne le prix de 50.000 dollars attribué à la traversée de l'Amérique.

ATHLÉTISME

MERCREDI 1er NOVEMBRE. — Hockey. — L'équipe de France bat celle de Belgique par 4 buts à 0.

Football rugby. — Le Penylan Football Club bat le Stade Français par 3 points à 0; le Racing Club bat les Midland Wanderers par 18 points à 5.

SAMEDI 4 NOVEMBRE — Tennis. — Le match entre les joueurs anglais et français revient à ceux-ci par 23 victoires contre 4.

— Boxe. — Gaillard et Bill Ladbury font match nul; Bernstein est déclaré vainqueur aux points de Wally Pickard après 10 rounds de combat.

Football rugby. — Le Stade Français bat le Sporting Club de Vaugirard par 16 points à 3.

Le Racing Club triomphe du Paris Université Club par 9 points à 0.

CYCLISME

DIMANCHE 5 NOVEMBRE. — Palais des Sports. — *Grand Prix d'Ouverture :* 1 Hourlier; 2. Moretti; 3. Ellegaard.

Prix Jules Dubois (Une heure derrière motos) : 1. Léon Didier, 71 kil. 249 m. 2. Guignard; 3. Nat Butler.

— Milan. — Le tour de Lombardie est gagné par Henri Pélissier.

HIPPISME

MARDI 31 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Eclipse* (20.000 francs, 1 600 mètres) : 1. Rodriguez (Jennings), à M. Jean Prat; 2. Montrose II; 3. Calvados III. — P. M. : gag , 101 francs; pl., 12 fr. 50, 11 francs, 17 francs.

MERCREDI 1er NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Finot* (20.000 francs, 2.800 mètres) : 1. Prince de Saint Taurin (A. V. Chapman), à M. R. Lucas; 2. La Barbe; 3. La Sylvie. — P. M. : gag , 19 francs; pl. 13 fr. 50, 16 fr. 50, 24 francs.

DIMANCHE 5 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Aston-Blount* (handicap, 25.000 francs. 4.000 mètres): 1. Canteloup (G. Hall), à M. de Gheest; 2. Saint-Polin; 3. Bercy. — P. M. : gag., 72 fr. 50; pl., 33 fr, 50, 29 francs, 35 fr. 50.

Prix de Condé (8.000 francs, 4 500 mètres) : 1. Primeur III (Groom), au comte G. Le Gonidec; 2. Hopper; 3. Les Aldudes. — P. M. : gag., 77 fr. 50; pl. 21 francs, 13 fr. 50.

LE MONDE ET LES SPORTS

IL sera bientôt démodé de partir en automobile faire son voyage de noce, et à l'exemple d'un aviateur américain, c'est en aéroplane que l'on s'envolera après la bénédiction nuptiale. En attendant, un ingénieur viennois, M. Adolphe Warchalowski vient d'avoir l'originale idée de transporter par la voie aérienne son cadeau de mariage à la princesse de Bourbon-Parme à l'occasion de son mariage avec l'archiduc Charles François Joseph.

L'ESPAGNE, à l'exemple de l'Italie et de la France, veut avoir ses officiers aviateurs. Une école militaire vient le se fonder dans la banlieue de Madrid et c'est Louis Dufour, celui-là même qui fit l'hiver dernier à Nice, une désagréable chute en mer, qui en est le directeur.

IL n'est pas de chauffeur qui n'ait eu plus ou moins maille à partir avec les représentants de la Préfecture de police tout particulièrement sévères à l'égard de l'imprudent qui succombe à la tentation de faire un peu de vitesse sur nos avenues et nos boulevards.

Or, une escadrille de voitures automobiles vient d'être commandée par le service de la sûreté. Quelques véhicules même ont déjà été livrés, après essais concluants, comme vous pouvez vous en rendre compte.

Partis un matin de la place Beauvau au volant de ces voitures, les chauffeurs de la Préfecture déjeunaient à Rouen et rentraient à quatre heures et demie dans la cour du Ministère de l'Intérieur, ayant réalisé une vitesse moyenne de près de soixante kilomètres à l'heure pour aller de Notre-Dame à Saint-Maclou et en revenir !!

NOS champions cyclistes emploient les loisirs que leur laisse l'entraînement de différentes façons. Il y en a qui font de l'aviation comme Jacquelin, de l'automobile comme Friol, du rowing comme Berthet, de l'équitation comme Thuau, de la bicyclette même comme ceux, par exemple, que leurs fonctions de porteurs de journaux obligent à circuler dans Paris.

Ellegaard lui, préfère la photographie, nous l'avons rencontré au Parc Monceau, au moment où il prenait un instantané de sa petite fille au pied du monument de Guy de Maupassant, et comme récompense d'avoir bien posé, le champion Danois permit à sa blonde gamine d'escamoter la plaque qui venait de la fixer.

PAUVRE Jack Johnson, la jalousie et la haine de race le poursuivent partout !

Pour se remettre des fatigues du match qu'il devait disputer avec Wells, n'avait-il pas eu l'idée de se réfugier dans une loge maçonnique, persuadé qu'il était d'arriver promptement aux honneurs !

Hélas, l'ingratitude des hommes est plus noire que la peau d'un champion du monde de boxe ; Jack devra rester dans le troupeau des simples adeptes, les grades supérieurs lui étant, par ordre, interdits.

UN match de boxe est légal à condition qu'il soit scientifique et réciproquement, c'est M. Mac Kenna ministre de l'Instruction publique d'Angleterre qui vient de le déclarer devant le Parlement britannique. Oui, mais diable il faudrait s'entendre, qu'appelle-t-on match scientifique ou match brutal ?

CE QU'IL FAUT LIRE

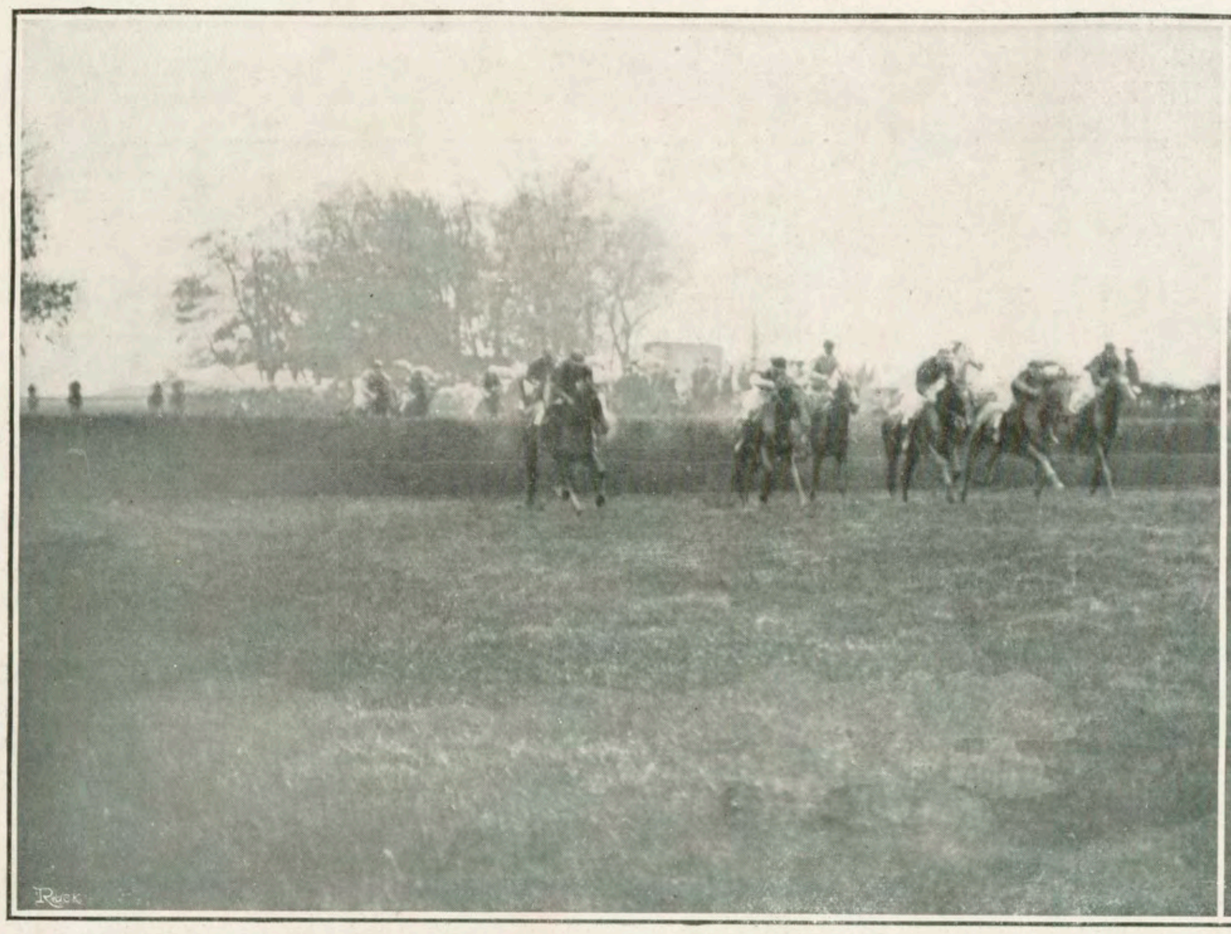
La Passagère, le nouveau roman de Guy Chantepleure, le volume 3 fr. 50, Librairie Pierre Lafitte et Cie

Du Mystérieux au Tragique, nouv. inédites de Conan Doyle. Coll. Ideal-Bibliot. à 0 fr. 95. Libr. P. Lafitte et Cie.

LE DIMANCHE D'AUTEUIL

Le passage de route dans le Prix Aston Blount (haies 4.000 mètres, 25.000 francs.)

Silver Cherry menait devant Monot, Bercy, Saint Potin et Maurienne. Aux tribunes, Monot était devant Silver Cherry, Bercy, Akbar II, Jealousy, Saint Potin et Maurienne. En face, l'ordre était sensiblement le même. Au tournant de Passy, Monot lâchait.



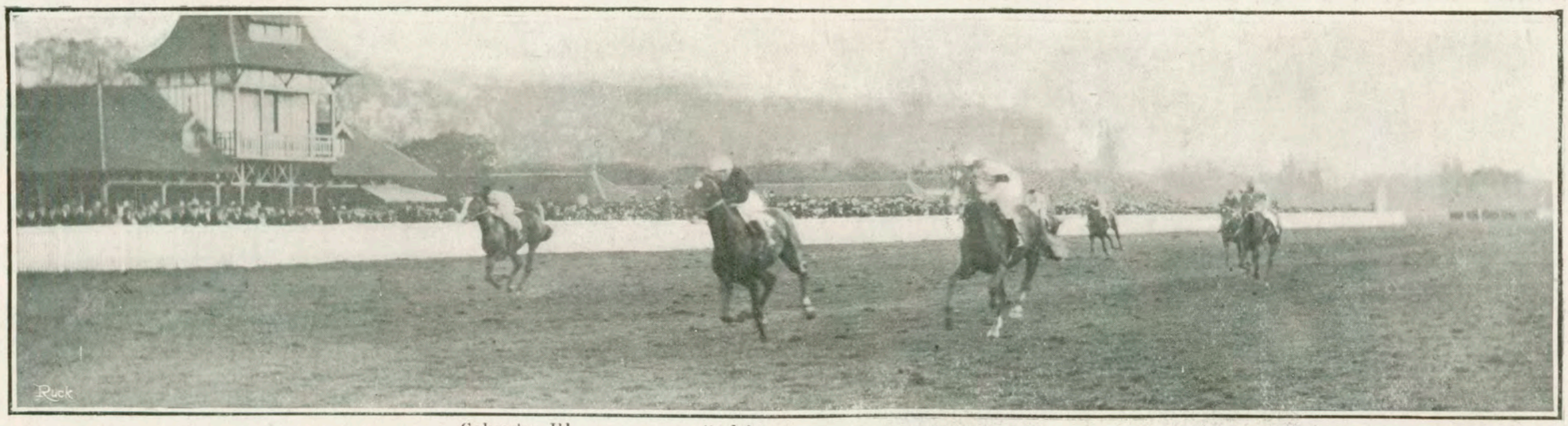
Le Prix Aston Blount.

Dans la ligne droite, Saint Potin prenait le meilleur, mais après la dernière haie, il était rejoint et dépassé par Canteloup qui gagnait de trois quarts de longueur.

Le Prix Jacinthe (steeple, 3.500 mètres, 6.000 francs.)

Au brook, Datura se détachait et prenait le commandement, pour l'emporter facilement de trois longueurs.

DE MAISONS-LAFFITTE A AUTEUIL



Calvados III Rodriguez Montrose II

Le Prix Eclipse (20.000 francs, 1.600 mètres.) Maisons-Laffitte, 31 octobre.

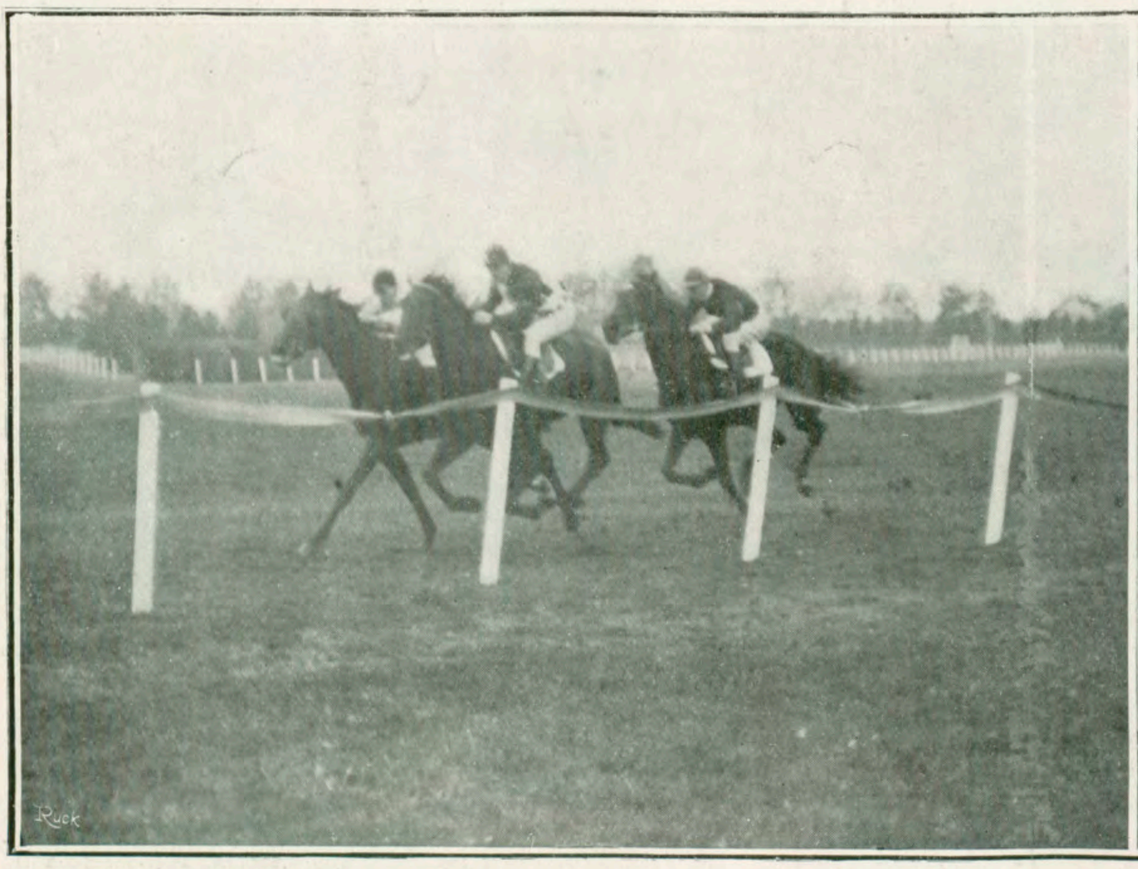
L'imbattable Montrose II vient de connaître la défaite; il n'a pu rendre quinze livres à Rodriguez, un cheval qui venait de battre Marie Anne au Tremblay et à qui l'on n'accordait qu'une médiocre qualité. Vu le poids et le terrain lourd, la défaite de Montrose n'est pas sans excuses.

Le Prix Finot (20.000 francs, 2.800 mètres.) Auteuil, 1er novembre.

Prince de Saint Taurin a remporté facilement la victoire. La Barbe l'a inquiété un moment à l'entrée de la ligne droite, mais n'a pas persévéré.

Le Prix Général de Biré (Stp. chase milit. 4.000 m.) Auteuil, 1er novembre.

Un lot fort nombreux a pris le départ dans ce military. Le gagnant, Dartagnan, a mené de bout en bout, battant Grillon III et Hermès.



Le Criterium de Saint-Cloud (10.000 francs, 2.000 mètres.) Saint-Cloud 2 novembre.

La présence de Mongolie avait fait le vide dans cette épreuve. Galion d'Or par en tête, se laissait rejoindre par Mongolie, qui triomphait.

Une chute dans le Prix Girofla à Auteuil.

Le jockey Elixander, qui montait Marvel dans le prix Girofla, tombait à la rivière et remontait.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Charles Guyot.